VIII kadencja




# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 274)**
z dnia 12 marca 2019 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 274)

12 marca 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego, oraz **Sylwestra Chruszcza (WiS)** zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację ministra infrastruktury na temat zarządzania tzw. drugorzędną infrastrukturą kolejową.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK wraz ze współpracownikami, **Piotr Majerczak** członek zarządu PKP PLK S.A. wraz ze współpracownikami, **Filip Bebenow** przedstawiciel Polskiej Federacji Kolei Muzealnych, Lokalnych i Turystycznych, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jarosław Lipiński** prezes Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Piotr Nowicki** prezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowych, **Tomasz Strapagiel** prezes zarządu Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych Cargo Sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Marek Wójcik** przedstawiciel Związku Miast Polskich oraz senator **Robert Gaweł**.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Otwieram drugie w dniu dzisiejszym posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Porządek dzienny przewiduje informację ministra infrastruktury na temat zarządzania tzw. drugorzędną infrastruktura kolejową.

Witam państwa posłów i zaproszonych gości, którzy za chwilę pewnie sami się przedstawią, ale aby zadośćuczynić niezbędnym formalnościom chcę poinformować, że jest z nami pan minister Andrzej Bittel, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz z zespołem, pan Piotr Majerczak z PKP PLK S.A. też zespołem oraz pan Tomasz Emiljan, dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam także pana senatora Roberta Gawła z senackiej Komisji Infrastruktury, bardzo nam miło, że zawitał do nas przedstawiciel Senatu. Witam prezesa Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowych, pana Piotra Nowickiego. Są z nami także przedstawiciele Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźników Lokalnych na czele z panem Tomaszem Strapagielem. Bardzo nam miło.

Szanowni państwo, ponieważ wielokrotnie przedstawiciele różnych środowisk i stowarzyszeń prosili nas o zorganizowanie takiego posiedzenia Komisji Infrastruktury, chciałbym raczej uniknąć sytuacji, w której temat będzie referował tylko przedstawiciel resortu. Sensowniejszym wydaje się oddanie głosu reprezentantom środowisk, które dopominały się o takie posiedzenie Komisji Infrastruktury. Pana ministra Bittela poproszę zatem tylko o krótkie wprowadzenie do tematu. Wiemy, że nasi goście przygotowali prezentację. Za chwilę ją rozpoczniemy, a później na jej podstawie będziemy kontynuować dyskusję merytoryczną.

Panie ministrze, bardzo proszę. Zanim pan minister zabierze głos, chciałbym jeszcze przywitać pana Marka Wójcika reprezentującego ważne gremium polskich samorządowców. Bardzo nam miło. Proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, powiem tylko kilka zdań wprowadzających do tematu, bo muszę przyznać, że też jestem ciekaw zapowiedzianej prezentacji. Myślę, że będzie ona bardzo interesująca.

Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego długość linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w roku 2017 przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając linie normalnotorowe i szerokotorowe wynosiła ok. 19 300 km. W zarządzie największego polskiego zarządcy infrastruktury kolejowej pozostawało z tego 18 513 km czynnych linii kolejowych oraz 2129 km linii wyłączonych z eksploatacji. Oznacza to, że PLK zarządzały łącznie 20 642 km linii kolejowych. Można powiedzieć, że do pewnego momentu utrzymanie linii, sieci kolejowej o założonych parametrach eksploatacyjnych, charakteryzowało się brakiem systemowego podejścia. Objawiało się to m.in. brakiem wieloletniej perspektywy finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, co w dość istotny sposób utrudniało zaplanowanie i realizację zadań utrzymaniowych. Do 2005 r. państwo nie udzielało żadnego wsparcia w zakresie działalności utrzymaniowo-remontowej, a od 2006 r. przekazywane środki były niewystarczające, co skutkowało niesystemowym i doraźnym charakterem procesu utrzymaniowego. Przyczyniło się to do narastających zaległości utrzymaniowych, wpływając negatywnie na parametry eksploatacyjno-techniczne infrastruktury, a w szczególności na prędkość przejazdu pociągów.

Mimo podejmowanych na przestrzeni ostatnich lat przedsięwzięć inwestycyjnych stan techniczny i parametry eksploatacyjne udostępnionej infrastruktury wciąż odbiegają od oczekiwań przewoźników kolejowych, pasażerów oraz nadawców i odbiorców przewożonych towarów. W konsekwencji utrudnia to realizację określonej w krajowych i międzynarodowych dokumentach strategicznych polityki rządu w odniesieniu do całego transportu kolejowego. Jakby w efekcie powyższego niezbędnym okazało się przygotowanie i wdrożenie instrumentu pozwalającego na przezwyciężenie problemów związanych z jednorocznością budżetowania środków publicznych przeznaczonych na utrzymanie infrastruktury kolejowej, a zarazem umożliwiającego poprawę konkurencyjności zarządców i przewoźników kolejowych wobec innych gałęzi transportu.

Obecnie, mimo najwyższego w historii finansowania infrastruktury kolejowej ze środków publicznych – 69 mld zł w ramach Krajowego Programu Kolejowego i tego co jest dla nas najważniejsze, tzn. wieloletni program pomocy w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do roku 2023 w kwocie blisko 24 mld zł, później będziemy się pewnie posługiwać nazwą Program Utrzymaniowy – to spośród ponad 20 000 km linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK tylko na 12 000 km linii utrzymane będą standardy wynikające z inwestycji. Na pozostałych liniach o wysokim iloczynie ruchu, w tym na odcinkach ujętych w umowach międzynarodowych, w sieci tender ujętych w korytarzach towarowych kategorii B, przewiduje się stopniowy wzrost ich parametrów użytkowych, w tym prędkości.

Program Utrzymaniowy, jako odpowiedź na brak systemowego i systematycznego utrzymania infrastruktury, jako pierwszy krok w kierunku przywracania ruchu kolejowego na liniach o gorszych parametrach, jako zapowiedź stopniowego podnoszenia parametrów linii, które teraz posiadamy w zarządzie PKP PLK, stanowi oś dyskusji na temat możliwości odradzania kolei lokalnych i regionalnych w Polsce. Myślę, że bardzo ważna jest także realizacja Krajowego Programu Kolejowego, który oprócz tego, że dotyczy oczywiście głównych korytarzy, to w odpowiedni sposób stymuluje i napędza koniunkturę dla kolei regionalnej i niższorzędowej. Warto dyskutować o takich ideach związanych z odradzaniem kolei lokalnych i regionalnych w Polsce.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to tyle tytułem wstępu. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Bardzo dziękuję. Jeżeli państwo posłowie się zgodzicie, to w tej chwili obejrzelibyśmy i wysłuchali prezentacji. Bardzo proszę się przedstawić i opowiedzieć nam w ciągu kilkunastu minut o najważniejszych problemach.

**Przedstawiciel Polskiej Federacji Kolei Muzealnych, Lokalnych i Turystycznych Filip Bebenow:**

Szanowni państwo, wraz z grupą ekspertów reprezentuję Polską Federację Kolei Muzealnych, Lokalnych i Turystycznych. Jest to stowarzyszenie przedsiębiorców kolejowych i organizacji zajmujących się lokalnym transportem kolejowym, które prowadzą ruch na lokalnej infrastrukturze kolejowej. W toku małej kwerendy zarówno różnego rodzajów aktów prawnych, dokumentów strategicznych, jak i własnych doświadczeń przygotowaliśmy krótkie opracowanie dotyczące koncepcji wdrożenia naszych postulatów związanych z utrzymaniem linii lokalnych, infrastruktury drugorzędnej, jak ją tutaj nazywamy. W kilku punktach przeanalizujemy tę koncepcję, zaczynając od tła historycznego, porównamy nasze tezy z istniejącym już programem finansowania infrastruktury kolejowej jako takiej, jak również odniesiemy je do infrastruktury drogowej w skali lokalnej. Pokażemy przykładowe obszary interwencji, w której naszym zdaniem potrzebna byłaby właśnie taka forma dofinansowania działalności lokalnych zarządców infrastruktury i postaramy się całość podsumować w formie zwięzłych wniosków.

Szanowni państwo, spośród okresów rozwoju kolejnictwa w Polsce, biorąc pod uwagę etapy rozwoju tego kolejnictwa, kluczowy dla nas będzie ten ostatni, wyodrębniony przez naukowców jako okres po 1989 r. Oczywiście doskonale wiemy, z czym się wiązało utrzymanie. Pan minister przedstawił fakty, z których wynika, że do 2005 r. w zasadzie nie było żadnych form wsparcia finansowego na bieżące utrzymanie infrastruktury i jej serwisowanie. Podejmowane działania miały doraźny charakter. Dla nas najistotniejsze jest jednak zdiagnozowanie, co się działo z taką linią lokalną. Jak doskonale wiemy, trudny czas restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP w dużej mierze wiązał się z wycofywaniem z eksploatacji kolejnych kilometrów linii kolejowych. Z początku oznaczało to zawieszanie ruchu pasażerskiego, następnie towarowego. Taki model postępowania z linią, która okazała się zbędna dla bieżącej działalności, zaproponował prof. Zbigniew Taylor w swojej monografii dotyczącej regresu i rozwoju sieci kolejowej z 2007 r. Zasadniczo można powiedzieć, że warunki prawne i ekonomiczne, które sprzyjały procesowi likwidacji kolejnych linii kolejowych, doprowadziły do pewnego stanu zawieszenia, ponieważ te linie nie były formalnie zlikwidowane ani nadal czynne. Ciekawe w tym ujęciu jest stwierdzenie, że kradzieże na nieczynnych liniach kolejowych dokonywały się na większą skalę niż grabieże popełniane przez Armię Czerwoną w 1945 r. Po 1989 r. zostało zniszczonych, zdewastowanych więcej linii kolejowych w wyniku niemożności kontrolowania infrastruktury niż po zakończeniu II wojny światowej. Taka była wówczas skala kradzieży złomu, który był potem sprzedawany przez złodziei.

Pan minister wspomniał w swoim wystąpieniu o Programie Utrzymaniowym i o kategoryzacji linii kolejowych. Linie A i B są najbardziej kluczowe z punktu widzenia rozwoju kraju. Te linie będą utrzymywane w standardzie inwestycyjnym i modernizacyjnym. Obsługują one większość międzynarodowych korytarzy i większość linii magistralnych łączących największe ośrodki miejskie. Niestety, mamy tez zbiór linii kolejowych w kategorii D oraz – co warto zaznaczyć – mamy linie kolejowe, które nie są umieszczone w żadnej kategorii. Są to albo linie przeniesione z powrotem do zasobu PKP S.A., już niewykorzystywane przez PKP PLK, albo linie należące do jednostek samorządu terytorialnego i przekazane w ramach ustawy o restrukturyzacji PKP z 2000 r. Zasadniczo, jeśli chodzi o linie kategorii D i nieskategoryzowane, to łącznie mamy ich ok. 3500 km. Jest to zasób linii kolejowych do przywrócenia społeczeństwu, bo w tej chwili nie są one wykorzystywane, a nawet nie są przewidziane do wykorzystania.

W związku z powyższym zaczerpnąłem nieco informacji ze stenogramu senackiej komisji infrastruktury. Są to propozycje zapisów budżetowych. Wynika z nich, że na transport kolejowy została przeznaczona rekordowa kwota, tj. 17 mld zł. Po raz pierwszy w historii jest to kwota o takiej skali. Oczekiwane efekty to przede wszystkim: poprawa połączeń, likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości oraz pewne przeskoczenie etapu inwestycyjnego, tzn. wyjście ze stanu, jaki mamy teraz do stanu lepszego, na wyższy poziom. Z tym wszystkim się oczywiście zgadzamy. To jest kluczowa wartość w tym programie.

Możemy się naturalnie odnieść także do transportu lokalnego, ale tego który jest realizowany na sieci dróg kołowych. Mamy tutaj przewidziane różne mechanizmy wsparcia, poza budżetem państwa, który dedykuje środki w określonej kwocie, co było widać na poprzednim slajdzie. Tutaj są wymienione różne programy, które w inny sposób mogą dofinansować lokalną infrastrukturę. Wraz z zespołem dostrzegamy szereg analogii w przypadku lokalnego transportu drogowego i lokalnego transportu szynowego. Kluczowa jest jednak rola polegająca na przeciwdziałaniu przez te środki transportu zjawisku wykluczenia komunikacyjnego. Szanowni państwo, w Polsce są miejscowości liczące powyżej 10 tysięcy mieszkańców, do których nie dojeżdża kolej, a w weekend nie można się tam dostać także i autobusem. Problem jest więc zatem szerszy niż tylko rewitalizacja samej infrastruktury kolejowej, czyjakolwiek by ona nie była. Potrzeba całościowego spojrzenia na transport. Patrząc na problem branżowo widać wyraźnie, że zdecydowanie brak jest działań dedykowanych transportowi kolejowemu, zwłaszcza w skali lokalnej i regionalnej.

Szanowni państwo, w kuluarach bardzo dużo rozmawialiśmy na temat tego, jak mogłaby wyglądać forma wsparcia lokalnych zarządców infrastruktury. Naszym zdaniem kwota 50 tys. zł do każdego kilometra rocznie na utrzymanie i rozwój infrastruktury lokalnej i regionalnej jest kwotą, która będzie w stanie przerwać marsz tejże infrastruktury w kierunku śmierci technicznej. Mam na myśli możliwość utrzymania odpowiedniego standardu. Co prawda, prędkość może się wydawać niewielka, jakieś 40-60 km/h, naciski osiowe ok. 20 ton, ale to już pozwoli na realizację lekkich przewozów lokalnych i regionalnych, które z przewozami realizowanymi po krajowej sieci kolejowej tworzą w całości spójny system transportowy. Biorąc pod uwagę, że przywrócilibyśmy do użytkowania 500 km tych linii, to mamy już ponad milion ludności w bezpośredniej strefie oddziaływania przystanków i stacji leżących na tych liniach. Oczywiście katalog tych linii w wersji maksymalnej to od 3500 do 6000 km linii kolejowych, które były czynne w 1990 r. Wymaga to naturalnie specjalistycznego podejścia, ponieważ nie wszystkie linie istnieją dzisiaj fizycznie i nie wszystkie są warte tego, aby je odbudowywać. Być może rola niektórych dawno już minęła i nie ma do czego wracać.

Szanowni państwo, takie miejsca jak Ciechocinek, Białowieża, Karpacz czy Stegna, miejscowości doskonale znane, borykają się z takimi problemami jak kongestia transportowa, zwłaszcza w szczycie letniego sezonu, które borykają się z wjazdem setek samochodów na obszary cenne przyrodniczo, nie posiadają dostępu do komunikacji kolejowej. Przynajmniej w pierwszym etapie próba zaspokojenia potrzeb linii dowiązanych niejako do systemu głównych linii magistralnych mogłaby stanowić rozwiązanie potężnego problemu społecznego. Dodajmy również, że na wielu z tych linii mógłby być użytkowany ruch towarowy. Przeniesienie transportu towarów, na przykład surowców skalnych, na lokalne linie kolejowe znacznie ulżyłoby mieszkańcom miast leżących w pobliżu kopalń.

Przykładami linii, które można by wdrożyć w pierwszym etapie, są linie kolejowe obszaru Żuław Wiślanych i Zalewu Wiślanego, gdzie mamy możliwość wjechania bezpośrednio pociągami w obszar recepcji turystycznej, cenny przyrodniczo, który będzie się jeszcze rozwijał, bo jak dobrze wiemy, nad Bałtykiem ruch rozwija się dosyć dynamicznie. Mamy tutaj zarówno zaspokojenie potrzeb zawiązanych z sezonem letnim, jak i zapewnienie mobilności mieszkańców tego miniperyferium położonego między bardzo silnie rozwijającym się Trójmiastem oraz Elblągiem, który również posiada swój obszar funkcjonalny.

Z drugiej strony mamy wiele systemów, które pełnią rolę tzw. shortlinesów czy ostatniej mili. Można wymienić linię Bytów-Lipusz, która jest czynna w ruchu towarowym. Mamy tam zakłady o znaczeniu strategicznym, bazę paliw w Ugoszczy, ale także zakłady korzystające tradycyjnie z transportu towarów, takie jak elektrociepłownie i Prefabet. To są masowi odbiorcy, którzy powodują, że na terenie Kaszub mamy mniejszą kongestię systemu transportu drogowego w wymiarze ciężarowym. Mamy Pleszewską Kolej Lokalną czy wspomnianą linię z kamieniołomów Kondartowice-Strzelin, gdzie można by przenieść na transport kolejowy masę towarów przejeżdżających przez miejscowość.

Jakich działań naprawczych wymagamy? Przede wszystkim legislacyjnego dostosowania przepisów prawa, które w tym momencie dyskryminują innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK. Z drugiej strony mamy olbrzymi zasób linii kolejowych, które w PKP PLK już nie są lub są w kategorii D i powinny zostać w jakiś sposób udostępnione do zarządzania, tak aby można było w mikroskali osiągnąć wielkie efekty. Oczywiście wymaga to pewnych nakładów finansowych, ale pomimo tych kosztów zysk społeczny byłby zdecydowanie zauważalny. Oczekiwanym efektem w ostatecznej fazie wdrażania tej koncepcji, czyli przy przywróceniu do ruchu ok. 3500–6000 km linii, mielibyśmy o 11% mieszkańców Polski więcej niż obecnie podłączonych do transportu kolejowego.

Szanowni państwo, zdiagnozowaliśmy problem, przedstawiliśmy pewne założenia, rozwiązanie i koszty. Oczekiwany efekt jest taki, że będziemy mieli ponad 1/5 kraju przywróconą transportowi kolejowemu, jeśli chodzi o powierzchnię. Maksymalnie będzie to do 11% mieszkańców. Ta koncepcja jest spójna z innymi realizowanymi już programami, takimi jak CPK, który również zakłada odbudowę i modernizację, a wręcz budowę nowych tras kolejowych w związku z powstającym Centralnym Portem Komunikacyjnym. Inny program to Kolej+. On również zakłada odbudowę i modernizację linii prowadzących do mniejszych ośrodków. Jest jeszcze koncepcja reaktywacji PKS, który to skrót przetłumaczyłbym może nie jako Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej, bo to się Polakom chyba nawet źle kojarzy, ale jako „Potrzeby Komunikacyjne Społeczeństwa”. One są szersze niż tylko lokalny autobus. Chodzi o autobus, ale razem z pociągiem. W ten sposób stworzy się spójny system transportowy.

Jeśli chodzi o zalety zaproponowanych rozwiązań, to jak wielokrotnie mówiliśmy, chodzi o efekt skali. Mamy zamiar przywrócić kolej w regionach. Warto też zaznaczyć, że zarządcy lokalnej infrastruktury kolejowej, w przeciwieństwie do narodowego zarządcy PKP PLK, mogą liczyć zarówno na poziomie europejskim, jak i na poziomie krajowym, na szereg ułatwień, na przykład dotyczących technicznych specyfikacji interoperacyjności lub ogólnie wymogów związanych z zatwierdzaniem rozkładu jazdy i realizacji przewozów. Niewątpliwie jest to czynnik wpływający na znaczne obniżenie kosztów zarządzania taką infrastrukturą kolejową. Jest jeszcze kwestia podatkowa. Linie nieczynne są obarczone podatkiem od nieruchomości. Zwolnienie dotyczy wyłącznie linii czynnych. W zasobie PKP PLK, PKP S.A. czy jednostek samorządu terytorialnego mamy linie kolejowe nieeksploatowane, czyli jeśli linia nie jest czynna, nie może na nią wjechać pojazd kolejowy, a to oznacza, że należy się z tego tytułu podatek od nieruchomości.

Oczywiście uwarunkowań i niuansów jest bardzo wiele, ale z uwagi na reżim czasowy dziękuję w tym momencie państwu za uwagę. Wraz z zespołem jesteśmy do państwa dyspozycji. Postaramy się odpowiedzieć na każde pytanie. Mam nadzieję, że państwa nie zanudziłem. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję za interesującą prezentację. Myślę, że na jej kanwie możemy rozpocząć dyskusję. Proszę uprzejmie o zgłaszanie się chętnych do zabrania głosu. Eksperci, w pewnym sensie wnioskodawcy, jeśli chodzi o zwołanie tego posiedzenia, będą udzielali odpowiedzi.

Proszę bardzo, pan poseł Król.

**Poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałbym, po pierwsze, wszystkim serdecznie podziękować. Mam przyjemność współpracować z panami w ramach podkomisji kolejowej. Dziękuję dlatego, że ten ważki temat zostaje wreszcie poruszony na posiedzeniu całej Komisji Infrastruktury. Wydaje się, że jeżeli nie zmienimy sposobu patrzenia i nie wykorzystamy potencjału perspektywy unijnej, najprawdopodobniej ostatniej w takiej formie, to będzie nam bardzo trudno mówić o jakichś przełomowych zmianach.

Z jednej strony trzeba sobie uczciwie powiedzieć, że regres, który nastąpił po 1989 r., był szczególnie dotkliwy dla mniejszych miejscowości. Gratuluję prelegentowi merytorycznego wystąpienia, ale prawdopodobnie ze względu na ograniczony czas nie pojawiło się w nim kilka ważnych informacji. Osobiście miałem przyjemność zobaczyć, jak grupa zapaleńców reaktywowała Żuławską Kolej Dojazdową, a właściwie to zorganizowała ją na nowo, bo to jest kolej wąskotorowa i o tyle wyjątkowa, że nie dosyć, iż dzięki

niej pociągi w ogóle się w tamtym terenie poruszają i można zorganizować transport publiczny, który szczególnie w sezonie letnim cieszy się dużą popularnością, to jeszcze dzięki temu, że udało się tę kolej zorganizować, udało się ocalić jeden z najciekawszych obiektów inżynieryjnych w Polsce. Być może część z państwa go kojarzy. Chodzi o most, który się obraca i dzięki temu może po nim przejechać kolej wąskotorowa oraz można swobodnie żeglować. Jest to ciekawostka, ale według mnie bardzo istotna.

Przechodząc teraz generalnie do głównego tematu dyskusji, chcę powiedzieć, że jeżeli mam taką sytuację, myślę że należy to tak nazwać, kiedy PKP jest karane w ten sposób, że bardziej im się opłaca na liniach, które zostały zawieszone lub wyłączone, zgodzić się na likwidację infrastruktury, bo jeśli ta nie zostanie zlikwidowana, to firma zostanie obciążona podatkiem. Nie płaci się podatku, kiedy zostanie zlikwidowana infrastruktura. Jeśli tak jest, a tak właśnie jest, to systemowo takie rozwiązanie nie jest korzystne dla państwa. Podoba mi się pomysł sygnalizowany przez panów, że być może gros tych rzeczy dotyczących wykluczeń, szczególnie jeśli chodzi o skomunikowanie lub przywrócenie kursowania kolei do mniejszych miejscowości, to idąc śladem Żuławskiej Kolei Dojazdowej uda się, dzięki takim mikrorozwiązaniom, poradzić sobie z problemem w skali makro. Bardzo cenię sobie oczywiście pomysł Kolej+, który będziemy realizowali, ale trzeba sobie jeszcze powiedzieć, że ze względu na różnego rodzaju ograniczenia nie będzie on miał aż takiego szerokiego zakresu, jaki byśmy chcieli. Stanie się tak z różnych powodów.

W mojej ocenie, takie otwarcie na podmioty, które czasami działają w sferze niekomercyjnej, jeśli chodzi o grupy zapaleńców i wszelkiego rodzaju stowarzyszenia, jest jak najbardziej na miejscu. Często chodzi także o małe samorządy, które są zainteresowane tym, żeby kolej do nich wróciła. Jest ich naprawdę sporo i być może dlatego otwarcie na tego rodzaju środowiska pozwoli osiągnąć tak rewelacyjny efekt, jak w przypadku Żuławskiej Kolei Dojazdowej, która działa, realnie przewozi pasażerów, a wszystko zaczęło się od grupy zapaleńców, którzy mimo trudnych okoliczności potrafili się odnaleźć i w efekcie zorganizować kolej.

Uważam, że jeżeli udałoby nam się stworzyć warunki polegające na tym, że działania tego typu podmiotów, które miałyby szansę uruchomienia, nawet w małym wymiarze, czasami tylko w formie odtworzenia połączenia kolejowego na tradycyjnych szynach w wymiarze kilku kilometrów, powinny i tak dać potężny efekt w postaci braku wykluczenia komunikacyjnego. Z tym wykluczeniem powinniśmy skutecznie walczyć. W tej chwili 1/5 mieszkańców Polski nie ma możliwości skorzystania z transportu kolejowego. Z jednej strony jest to znaczna grupa pasażerów, którzy powinni zostać objęci naszym zainteresowaniem, ale z drugiej strony kraj mamy ukształtowany tak jak mamy i szczególnie jeśli chodzi o budowę dróg, to gdyby stale, z roku na rok udawało nam się zwiększać choćby tylko ilość kruszywa, które byłoby przewożone koleją, to z całą pewnością da się odczuć pozytywną zmianę.

Kończąc moje wystąpienie, chciałbym raz jeszcze podziękować panu przewodniczącemu za to, że ten temat znalazł się na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, a przede wszystkim miłośnikom kolejnictwa, a w szczególności, chociaż nie tylko, ale ten przykład znam osobiście, twórcom Żuławskiej Kolei Dojazdowej, którzy nie pozwalają, aby nasza kolej przestała istnieć w niektórych rejonach Polski i podejmują działania na rzecz jej odtworzenia oraz na co dzień dbają o tę kolej, składam ze swej strony wyrazy głębokiego szacunku. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję, panie pośle. Faktycznie w Polsce są tacy ludzie, którzy potrafią się zorganizować. Są to pewne środowiska, stowarzyszenia, działające m.in. na linii 102 i 108 w Bieszczadach. Pod hasłem „Siekierezada" wycięto drzewa, które rosły na torach kolejowych i w tej chwili jeździ już po nich pociąg. Na sali są osoby, które znają ten projekt. Warto wejść na YouTube i zobaczyć jak młodzi ludzie, że tak powiem „odkrzaczają" tory, po których za chwilę będą mogły jeździć pociągi osobowe.

Pan poseł Buczak, proszę bardzo.

**Poseł Wojciech Buczak (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowni posłowie członkowie Komisji, panie ministrze, szanowni goście, przed chwilą pan przewodniczący wspomniał o „Siekierezadzie", ale wcześniej na Podkarpaciu też mieliśmy znakomite doświadczenia z tego zakresu. Kiedyś jako wicemarszałek województwa zajmowałem się przewozami kolejowymi i pamiętam, że jak rozpoczynałem karierę wicemarszałka, to pod urzędem marszałkowskim mieliśmy protesty i to bardzo ostre, a jak kończyłem, to wspólnie z marszałkiem odebraliśmy nagrodę od kolejarzy. Mam z tego tytułu bardzo dobre doświadczenia. Spotkała się wtedy oddolna inicjatywa społeczników i zapaleńców kolejowych, do dziś zresztą działających z możliwościami sprawczymi wojewódzkich urzędników wzmocnionymi jeszcze z poziomu krajowego, choć nie była ona taka, jak jest dzisiaj, za co bardzo dziękuję, panie ministrze.

Myślę, że nadal powinniśmy iść tą drogą, to znaczy bardzo mocno wspierać pasjonatów, którzy chcą taką działalność prowadzić. Na Podkarpaciu była to linia 106, którą pojechaliśmy na Słowację do Medzilaborce, po raz pierwszy od wielu, wielu lat. Kiedy rozpoczynaliśmy tę działalność, wielu sceptyków twierdziło, że jest ona bez sensu, że nie będzie pasażerów, po co my to w ogóle robimy, tylko marnujemy publiczne pieniądze, a tymczasem kiedy ogłoszono, że będą turystyczne kursy szynobusów, stawiło się tylu chętnych pasażerów, iż pojawił się problem w drugą stronę, tzn. okazało się, że nie mamy wystarczającego taboru, aby przewieźć wszystkich, którzy chcą podróżować. Podobnie na linii 101 od Rzeszowa, przez Jarosław do Horyńca na Roztoczu. Mimo, że linia była uśmiercona, to martwa kolej ożyła i pojawili się pasażerowie. Do spełnienia był potrzebny jeden warunek, a mianowicie trzeba było zdobyć się na odwagę, jeśli chodzi o zmianę rozkładu jazdy i cenę biletów. One musiały być dużo niższe. Konieczne było także zaangażowanie publicznych środków w działania, na pierwszy rzut oka nieopłacalne ekonomicznie, które z perspektywy czasu okazały się jednak opłacalne.

Pytanie do pana ministra: Jak resort teraz odnosi się do tych inicjatyw? Mam świadomość, że do wykonania jest olbrzymia praca, jeśli chodzi o to, co w ogóle robimy w celu uzdrowienia kolei. Omawiane inicjatywy są oddolne, mają lokalny charakter i są realizowane na lokalnych połączeniach. Może nie mają one znaczenia na poziomie ogólnopolskim, z punktu widzenia ministerstwa, ale jestem przekonany, że na podstawie tych bardzo dobrych doświadczeń z Podkarpacia warto zainwestować i pomóc wydatkować środki publiczne, żeby te inicjatywy wesprzeć. Wspomnę jeszcze o jednym, bardzo pozytywnym doświadczeniu, jeśli chodzi o uruchomienie połączeń transgranicznych w kierunku wschodnim i południowym, na Słowację, na Ukrainę. Występuje bardzo duże zapotrzebowanie. Przywrócony pociąg do Lwowa jest pełny, pasażerów jest bardzo dużo, kolejne pociągi zostały uruchomione. Gorąco namawiam pana ministra i ministerstwo, aby nadal iść w tym kierunku i wspierać takie inicjatywy.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Na marginesie dodam, że projekt Kijów-Lwów-Przemyśl doczeka się wkrótce, będzie to chyba za miesiąc, milionowego pasażera. Projekt funkcjonuje od półtora roku i cieszy się tak ogromnym powodzeniem. Może nawet zwołamy posiedzenie Komisji Infrastruktury, żeby przywitać wspomnianego milionowego pasażera. Wymagać to jednak będzie zgody ze strony marszałka Sejmu.

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

**Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, panie ministrze, idea tej tezy na tym poziomie ogólności jest niewątpliwie słuszna. Teza o likwidacji białych plam, o likwidacji terenów wykluczonych z transportu zarówno kolejowego, jak i samochodowego jest oczywiście słuszna i trudno tutaj podejmować polemikę, ale te tezy pojawiły się w ostatnich dniach i dlatego zadaję sobie pytanie o to, z czym one są związane. Jeżeli jednak wgłębić się w temat i dotknąć szczegółów, to się okaże, że są określone problemy. Spróbuję powiedzieć kilka zdań o najważniejszych z nich.

Wiemy o tym, że proces destrukcji miał miejsce. Linii kolejowych mieliśmy w Polsce prawie 30 000 km, w tej chwili jest ich ok. 19 000 km. Widać, że ok. 10 000 km linii zostało wyłączonych. Nie twierdzę, że je zlikwidowano, ale wyłączono z różnych powo-

dów. Czy mamy przesłanki do tego, żeby… o nie właśnie będę pytał, o te racjonalne przesłanki i mechanizmy zorganizowania tego transportu, bo prezentujący materiał wspomniał także o transporcie samochodowym. To także teza z ostatnich dni.

Jak resort chce objąć, mam nadzieję, w jakiś sposób skoordynowany te dwa rodzaje transportu, żeby osiągnąć właściwy cel? Pytam dlatego, że mniej więcej od 2000 r. średniorocznie przybywało, bo nasza gospodarka się już nieźle rozpędzała, przybywało masy przewozowej ok. 50 mln ton rocznie. W tych latach niestety kolej nie przejęła tej masy przewozowej. Trafiła ona do transportu drogowego. Warto sobie zadawać pytanie: Dlaczego tak się stało? Większość, udzielając odpowiedzi na tak zadane pytanie, mówi o kosztach dostępu do infrastruktury kolejowej. Pomijam, chociaż nie, nie pomijam, bo w tym momencie także ważne jest, że transport samochodowy trafia od drzwi do drzwi, docelowo. Chcemy teraz uruchamiać odcinki kolei na końcu, i to jest dobry na to moment, które dawałyby możliwość skierowania tego transportu niejako od miejsca załadunku do miejsca najbliższego odbiorcy, ogólnie rzecz ujmując. Ta teza też wydaje się racjonalna, tylko teraz pytanie: W jaki sposób ten cel osiągnąć i kto będzie realizował tenże transport?

Jeżeli pojawiła się informacja, że rząd na przewozy osobowe jest gotów przeznaczyć – na uruchomienie, na likwidację tychże białych plam, o których mówiłem na wstępie – 800 mln zł na dzień dobry, to moje pytanie jest następujące: Czy chodzi o to, że rząd, czy raczej resort chce uruchomić proces i pozostawić ten proces samorządom, bo w gruncie rzeczy one się będą zmagały?

Pytanie następne. Jak te bardzo chwytliwe tezy, dotyczące zarówno kolei, o których dziś mówimy, ale także uruchomienia tzw. PKS-ów, mają się do obowiązującego prawa, do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym? Przecież tam są zawarte regulacje, które określają kto i na jakim poziomie powinien organizować ten transport, kto go powinien koordynować i oczywiście, kto powinien ponosić koszty. Jeżeli transport publiczny traktujemy jako usługę publiczną, to wiemy, że ten ciężar powinien spocząć na państwie. Wobec tego tutaj byłaby jasność, ale powiadam, chciałem doszukać się więcej szczegółów w tej sprawie po konferencji premiera na ten temat. Nic więcej się nie dało znaleźć, czyli mamy hasło. Pewnie trzeba by było teraz już bardzo wyraźnie powiedzieć, że to powody żadne inne jak polityczne, a tak naprawdę to wyborcze, no bo tak jak pozwoliłem sobie zauważyć na początku, idee bardzo słuszne, ale co do narzędzi, co do realizacji tego, to naprawdę nic więcej na dzisiaj nie ma. Zatem chciałbym, żeby pan minister dzisiaj nam na ten temat coś powiedział, a jeżeli… To jest bardzo ważne, że rozmawiamy także dzisiaj o uruchomieniu tych lokalnych, niejako na końcu tych odcinków kolejowych, no to pytanie tym bardziej jest zasadne. Spodziewam się, że rząd z tego pomysłu, że zechce uruchomić przewozy osobowe i dofinansuje, to pytanie czy ten efekt da się osiągnąć, jeżeli się nie dofinansuje przewozów kolejowych? Czy rzeczywiście nastąpi powrót pasażerów, ale przede wszystkim masy przewozowej?

Bardzo celnie zauważył tutaj poseł przedmówca. Otóż te końcowe odcinki naprawdę mogły odgrywać kapitalną rolę w wywozie materiałów kamiennych na budowę dróg i kolei, na realizację tych dwóch zasadniczych, naszych podstawowych programów infrastrukturalnych, ale pytanie zasadnicze: kto, za ile i kiedy? Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. My w pewnym sensie też tutaj poprzez to spotkanie dzisiaj dziękujemy tym środowiskom, które zainteresowały się lokalnymi liniami kolejowymi. Jest cały szereg ciekawych projektów i taka dobra praca tych środowisk, stowarzyszeń, tych fanatyków kolei z samorządami, a nawet bym powiedział bardzo dobra presja na samorządy, żeby dopłacały, żeby wprowadzano nowego, innego przewoźnika spoza Grupy PKP. Takie sytuacje są, są tacy przewoźnicy, którzy po tym wykarczowaniu drzew z torów na te tory wjeżdżają i służą jako transport publiczny społecznościom lokalnym. To jest godne podkreślenia i tu się, przynajmniej z mojej strony, nisko kłaniam tym wszystkim środowiskom, dziękując za pracę, także za ten materiał, który został dzisiaj przedstawiony.

Jest ten problem i też jestem weń zaangażowany, w jego rozwiązanie na Podkarpaciu, jak wielu innych parlamentarzystów. Właściwie nie ma przeciwników co do rewitalizacji

tych linii. Oczywiście jest problem finansowy, jak najbardziej, ale też warto podkreślić, że samorządy w swoich regionalnych programach operacyjnych wydatkują środki finansowe na te drugorzędne linie kolejowe. To są dosyć znaczące kwoty w RPO i pewne postępy są, czyli samorządy też widzą potrzebę przywracania tych linii.

Kto następny się zgłaszał? Proszę uprzejmie. Proszę się przedstawić.

**Prezes zarządu Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych Cargo Sp. z o.o. Tomasz Strapagiel:**

Tomasz Strapagiel, grupa SKPL.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Czy może pan wytłumaczyć ten skrót SKPL?

**Prezes zarządu SKPL Cargo Sp. z o.o. Tomasz Strapagiel:**

SKPL Cargo to spółka, która zajmuje się przewozami pasażerskimi, towarowymi oraz utrzymaniem infrastruktury.

Państwo posłowie, panie przewodniczący, najlepiej mówi się na przykładach i chciałbym żebyśmy na podstawie jednego przykładu dotknęli tego problemu. Nie będę specjalnie mówił nazwy miejscowości, ponieważ to by ją być może za bardzo zareklamowało, ale… No dobrze, jak trzeba, to powiem. Chodzi o małe miasteczko w województwie dolnośląskim, o Strzelin. W tym miasteczku znajduje się stacja, była stacja węzłowa. W niedalekiej odległości od niej, od 2 do 5 kilometrów, znajdują się dwie kopalnie. Kopalnie te, oprócz tego, że przynoszą siłę podatkową dla samorządu, dla kraju, są płatnikami podatku VAT oraz innych podatków, produkują nader uciążliwy produkt dla społeczeństwa Strzelina, jakim jest kamień. To przy załadunku pyli i hałasuje. Paradoksem jest to, że te dwie kopalnie są położone przy zlikwidowanej linii kolejowej. Jest to linia Strzelin -Kondratowice. Nie mogąc sobie poradzić z tymi problemami pani burmistrz Strzelina przejęła tę linię kolejową od PKP w ramach tej poprzedniej ustawy o restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe.

Dzisiaj fakt jest taki, że te dwie kopalnie prawdopodobnie będą uczestniczyły w rządowym programie, o ile oczywiście wygrają przetarg na produkcję bloków betonowych na przekop Mierzei Wiślanej. Pytanie jest takie: Jak te kamienie załadować, jak je dowieźć? Co zrobić, żeby to było z zyskiem dla całego społeczeństwa, żeby na końcu, ze względu na te wszystkie problemy, o których powiedziałem, a które szkodzą środowisku oraz społeczeństwu, ten kamień nie przyjechał z Norwegii, bo się okaże, że tak jest taniej? Jeżeli więc mówimy o interesie, to tak naprawdę jest on ogólnospołeczny. Otworzenie linii kolejowej będzie zyskiem dla mieszkańców, zyskiem dla polskiego państwa, zyskiem dla samej inwestycji oraz zyskiem dla zatrudnionych tam ludzi. Na rewitalizację linii lokalnych musimy zatem patrzeć w szerszej perspektywie. Jak wiemy, tych pięciotonowych głazów nie da się przewieźć ciężarówką. To jest niemożliwe. Ta sytuacja otwiera nam jednak dopiero perspektywę spojrzenia na ten temat.

Jestem otwarty na wszelkie pytania. Takich przykładów jest oczywiście więcej, chociażby wspomniana już linia Lipusz–Bytów, wspomniana linia Hajnówka–Białowieża, gdzie siła turystyczna i brak lokalnej komunikacji powodują to, że rewitalizacje tych linii skazane są na sukces.

Jak to działa? Warto spojrzeć na sąsiadów. Republika Czeska taki program wprowadziła ok. 15 lat temu. Jest on skierowany dla zarządców infrastruktury alternatywnych dla naszej PLK, czytaj naszej, czyli jak u nas PLK, i ten program działa. To co widać z punktu widzenia Strzelina, zupełnie inaczej wygląda z punktu widzenia Warszawy. Wydaje mi się, że tu leży klucz do rozwiązania problemów kolei lokalnych. Niestety, nie da się tego zrobić bez pieniędzy. Nie wiem, czy mój kolega się ze mną zgodzi, ale to jest chyba najważniejsza kwestia. O jakich pieniądzach my w ogóle mówimy?

**Przedstawiciel Polskiej Federacji Kolei Muzealnych, Lokalnych i Turystycznych Filip Bebenow:**

Uzupełniając, podam, że jest to ok. 20 mln zł w pierwszym etapie, mówimy oczywiście o kwocie w ciągu roku, do maksymalnie 300 mln zł w perspektywie ok. 10 lat, ale zaznaczam, że jest to wariant maksymalny. Tak to oszacowaliśmy. Za 10 lat 300 mln zł

rocznie, a obecnie 20 mln zł rocznie. To są praktycznie setne części procenta środków wydawanych na transport.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Ja bym jeszcze dodał, zresztą ciągle to podnosimy, że czasem ta drugorzędna infrastruktura kolejowa jest kluczowa z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Część tych połączeń, czy tych torów, wiedzie do granic. Tak jest na przykład na Podkarpaciu. To jest infrastruktura w stronę Słowacji i infrastruktura w stronę Ukrainy. W tej chwili jest ona w zarządzaniu, w pewnym sensie jako drugorzędna i czeka na doinwestowanie z regionalnych programów operacyjnych. Tu też się warto nad tym zastanowić. Katastrofa w 2010 r. i zawalenie się mostu na Popradzie spowodowała, że przewóz towarów na południe Europy wiódł tą linią w stronę Słowacji od Zagórza, w stronę Medzilaborce i dalej na południe Europy. Zdarzają się więc sytuacje, nieszczęścia, kiedy ta infrastruktura nagle staje się potrzebna. Miejmy to gdzieś z tyłu głowy, mówiąc o potrzebach inwestycyjnych.

Kto z państwa następny chce zabrać głos? Pan senator? Proszę bardzo.

**Senator Robert Gaweł:**

Bardzo dziękuję za to, że mogę brać udział w tym posiedzeniu Komisji, ponieważ problemem przedstawiony przez państwa jest bardzo ciekawy. Chcę powiedzieć dwa zdania na temat funkcjonowania linii kolejowych i danych, o których już nieraz mówiono i wszyscy je znamy. Wydaje mi się, że możemy zaryzykować tezę, że kto likwiduje linie kolejowe, jest przeciwko państwu polskiemu. Nawet dzisiaj, patrząc na obszary, na których są nierentowne linie widać wyraźnie, że ich likwidacja, a nawet oddanie w zarząd jednostki samorządu terytorialnego może doprowadzić do tego, że linia zostanie zlikwidowana, działki zostaną sprzedane, a my nie jesteśmy w stanie przywrócić szlaków komunikacyjnych. My, jako państwo polskie, musimy te szlaki komunikacyjne posiadać. Dlatego myślę, że zmiana ustawy, tej która powoduje obciążenia podatkowe, byłaby konieczna. To jest pierwsza sprawa.

Jeżeli chodzi o przedstawioną prezentację, to właściwie wnioski, które się nasuwają, są doskonale znane w ministerstwie i można by sprowadzić je do trzech punktów. Po pierwsze, zmiana i nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym oraz o funduszu kolejowym, która przewidziałaby finansowanie wszystkich zarządców, w tym także zarządców infrastruktury o znaczeniu niestrategicznym. Po drugie, zobowiązanie PKP S.A. oraz PLK do oddawania takich linii w wieloletnią dzierżawę. Po trzecie, stworzenie komórki, która zajmowałaby się rozliczeniami. Myślę, że wszyscy o tym wiemy, tylko brakuje jakiegoś bodźca, który by nas wszystkich skierował na takie właśnie tory. Dziękuję za uwagę.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Proszę o następne zgłoszenia. Pan poseł Suchoń.

**Poseł Mirosław Suchoń (N):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście bardzo krótko. Temat państwo bardzo dokładnie omówili, chociaż kiedy mówimy o likwidacji linii kolejowych, to jako żywo mam przed oczami wydarzenia z przełomu lat 2016/2017. Była wtedy likwidowana część linii 209, m.in. gmina Golub-Dobrzyń. Jest to bardzo duża gmina, a mimo to PLK wydało decyzję o jej likwidacji i muszę powiedzieć, że to oczywiście boli. Uważam, że transport kolejowy trzeba tak organizować, żeby on nie tylko na kluczowych trasach próbował wypierać i konkurować z transportem drogowym. Dzisiaj polskie drogi w wielu przypadkach są zajeżdżone, jesteśmy krajem tranzytowym, co oznacza, że te problemy będę jednak w pewien sposób narastać. Powiedziałbym, że jest jak najbardziej uzasadnione otwarcie na dobre wykorzystanie, oczywiście z finansowaniem linii kolejowych, uruchomienie z jednej strony społecznego, ale też administracyjnego przyzwolenia czy też nawet takiego delikatnego entuzjazmu, żeby transport intermodalny był w Polsce, tak jak w innych krajach, w pewien sposób promowany i inspirowany, żeby były tworzone odpowiednie warunki.

Z mojego punktu widzenia nie mógłbym oczywiście nie wspomnieć o linii kolejowej, która była uwidoczniona w trakcie prezentacji, czyli Bielsko-Biała – Cieszyn. Powiedziałbym, że to jest linia, która z jednej strony idzie tą samą trasą, którą wiedzie droga szybka, natomiast mówię o tym nie bez przyczyny, ponieważ wielu mieszkańców regionu, którzy mieszkają przy tej linii, mogłoby wybrać kolej jako środek transportu do pracy, do Bielska. Dzisiaj jeżdżą tam samochodami, bo transport autobusowy, publiczny, pozostawia sporo do życzenia, tym bardziej że wszystko dzieje się na styku dwóch powiatów.

Muszę powiedzieć, że zdecydowanie widzę potencjał do wzrostu tych linii, natomiast – i to też trzeba powiedzieć – występują bariery administracyjne, nawet dla tych małych zarządców, o czym była już dziś mowa. Trzeba je likwidować. Należy stworzyć dobrą atmosferę i wtedy to wszystko, być może, będzie to miało sens. Chcę jeszcze dodać, że pod uwagę trzeba brać także czynnik ekonomiczny, nazwijmy go zdroworozsądkowym, kiedy na przykład na dzień dobry widać, że dana linia to dwie osoby na dobę. Trzeba to uwzględniać, ponieważ infrastruktura w naszym państwie jest rozległa i czasami trzeba priorytety odpowiednio ustawić. Byłbym raczej przeciwnikiem odnawiania linii czy też ich utrzymywania tylko dlatego, aby je utrzymywać i robić na tym jakaś propagandę. Przepraszam za to niezbyt miłe określenie, ale uważam, że we wszystkim musi być obecny rozsądek, musi być jakaś wizja wykorzystania danej linii, czy to gospodarczo, czy turystycznie, ale nie może to się dziać w oderwaniu od rzeczywistych potrzeb lokalnych mieszkańców, samorządów i turystów. Wszystko musi mieć zakotwiczenie w zdrowym rozsądku. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję, panie pośle. Nie wiem, czy dysponujemy wiedzą, czy to PLK zlikwidowały te linię, czy była jakaś inna przyczyna?

**Poseł Mirosław Suchoń (N):**

Tak, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Trzeba się temu przyjrzeć. PLK może zlikwidować linię tylko wtedy, gdy stan techniczny jest niedopuszczalny. Prawdopodobnie mógł w tym przypadku zadziałać Intercity albo jakiś inny przewoźnik.

**Poseł Mirosław Suchoń (N):**

Panie przewodniczący, PKP S.A. podjęło tę decyzję w grudniu 2016 r.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Jeśli PKP S.A. to rzecz wygląda inaczej. W takim razie to nie PLK.

**Poseł Mirosław Suchoń (N):**

Ale później przetarg na złom i na rozebranie linii ogłosiła już PLK. Niestety, jest to przykład, że czasami tego rozsądku nadal jeszcze brakuje. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dlatego myślę, że dzisiejsze posiedzenie jest bardzo potrzebne .

**Poseł Mirosław Suchoń (N):**

Jak najbardziej się z panem zgadzam, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Myślę, że powinniśmy mówić o pozytywach. Coś się kiedyś wydarzyło, niestety, my to teraz naprawiamy. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

**Prezes zarządu Fundacji ProKolej Jakub Majewski:**

Dzień dobry państwu, Jakub Majewski, Fundacja ProKolej. Powiem bardzo krótko. Być może, żeby precyzyjnie opisać jak ten proces wygląda z punktu widzenia tzw. dużej kolei, należałoby sięgnąć po przykład ze Stanów Zjednoczonych. Tam kolej jest doskonale zliberalizowana, ale niespecjalnie mocna, jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, natomiast bardzo silna w przewozach ładunków. Tam struktura rynku wygląda tak, że działa na nim 5 głównych operatorów kolejowych i ponad 500 małych, lokalnych zarządców

infrastruktury, często pionowo zintegrowanych i świadczących także usługi przewozowe, którzy tak naprawdę zasilają te główne koleje. Coś takiego powolutku zaczyna się tworzyć w Polsce, tak przynajmniej wynika z pokazywanych dzisiaj przykładów. Mali lokalni operatorzy pracują i dla PKP CARGO, i dla jego konkurentów. Tworzą się strumyczki, które zasilają głównych, największych przewoźników, którzy nie mają ani sprzętu, ani kadr, ani nie są tak lokalnie podzieleni, żeby na każdą bocznicę wjeżdżać własnym taborem, często bardzo nowoczesnym i drogim, i zajmować się tego typu bardzo lokalną działalnością.

To, co w jakiś sposób jest korzystne dla całego rynku kolejowego, także dla tego pierwszorzędnego, że tak powiem, to jest to, że ładunek nie ucieka na transport samochodowy. Kiedy bowiem lokalny przedsiębiorca załaduje ładunek na ciężarówkę, to już raczej nie będzie go wiózł 5 km do najbliższej stacji kolejowej, tylko pojedzie z nim bezpośrednio do odbiorcy, choćby nawet i 300 km. Jeśli z torami dotrzemy gdzieś w bezpośrednie sąsiedztwo przedsiębiorcy, to mamy ogromną szansę, że ładunek raz załadowany na wagon trafi później na główne linie kolejowe, te które modernizujemy ze środków unijnych, i powędruje nimi do celu.

Jeżeli dobrze odczytuję ten program i intencje autorów, to chodzi w nim o to, aby lokalne linie miały także lokalne koszty. Mamy zarządcę narodowego, który jest wyspecjalizowany w utrzymywaniu głównych korytarzy, ale tak jak PKP CARGO nie wjeżdża na każdy rozklekotany tor, tak samo PLK prawdopodobnie nie będzie się zajmować każdą lokalną linią kolejową. Propozycja więc polega na tym, że ktoś inny, przy zupełnie innym rzędzie wielkości kosztów, mógłby prowadzić tego typu działalność. Rozumiem, że część Funduszu Kolejowego, która mogłaby zostać na to przeznaczona, prawdopodobnie nie będzie nawet zauważalna z poziomu dofinansowania Polskich Linii Kolejowych, a może uratować sporą część tego typu infrastruktury. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):**

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo.

**Przedstawiciel Związku Miast Polskich Marek Wójcik:**

Marek Wójcik, Związek Miast Polskich. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, mam tylko dwie krótkie uwagi. Po pierwsze, wydaje się, że skala wydatków na poziomie 300 mln zł w ciągu 10 lat jest rzeczywiście na tyle niewielka, że w przypadku Funduszu Kolejowego, o którym powiedział mój przedmówca, nic by się nie stało, gdyby można otworzyć dostęp do tych środków dla partnerskich podmiotów składających się z jednostek samorządu terytorialnego i przedsiębiorców, którzy dzięki temu będą mogli zrealizować cel ważny społecznie. Mówię o tym nie tylko w kontekście tego, co zostało powiedziane wcześniej, ale także w kontekście tego, o czym dyskutuje się przy okazji transportu zbiorowego, a mianowicie o przywracaniu połączeń mniejszych miejscowości z większymi miastami. Dlatego pozwalam sobie w imieniu samorządów przedłożyć postulat o otwarcie funduszu kolejowego na tego typu projekty, w skali mikro z punktu widzenia samego funduszu, ale w skali makro bardzo ważne z punktu widzenia interesów lokalnej społeczności. To pierwsza uwaga.

Drugą uwagę kieruję do autorów bardzo ciekawej prezentacji. Proponuję, żebyśmy dzisiaj, wychodząc z tej Sali, przestali wreszcie mówić o liniach lokalnych jako o drugorzędnych. Znajdźmy jakąś inną nazwę dla tych linii kolejowych. Dla nas, samorządowców, często są one priorytetowe. To nie jest żaden zarzut pod państwa adresem, wyraźnie to zastrzegam, ale apeluję, abyśmy spróbowali znaleźć jakieś inne określenie.

**Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):**

Są to linie równie ważne.

**Przedstawiciel ZMP Marek Wójcik:**

Niech to będzie nazwa lepsza pod względem marketingowym. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję za bardzo ciekawy głos. Bardzo proszę.

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:**

Dzień dobry państwu, Kamil Wilde, Urząd Transportu Kolejowego. Jeżeli chodzi o nazwę, ad vocem, to dzisiaj rozmawiamy o liniach drugorzędnych, w znaczeniu drugorzędnej infrastruktury, a ta nazwa wywodzi się wprost z rozporządzenia. Jest to zwrot typowo eksploatacyjny. Chodzi konkretnie o rozporządzenie ministra w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Linie drugorzędne, szanowni państwo, to są te linie, które mają na celu połączenie mniejszych miast, ośrodków przemysłu z liniami kolejowymi pierwszorzędnymi. Obciążenie linii drugorzędnych wynosi od 3 do 10 mln ton rocznie, dopuszczalna prędkość 60–80 km/h dla pociągów pasażerskich i 50–60 km/h dla pociągów towarowych. Tak więc, jeśli mówimy o nazwie, to chodzi o określenie wywodzące się wprost z powszechnie obowiązujących przepisów. Tyle wyjaśnienia, jeśli chodzi o linię drugorzędną. To taka uwaga ad vocem, odnośnie do wątpliwości, dlaczego ta nazwa została przez państwa użyta. Domyślam się, że właśnie o takich liniach rozmawiamy.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z likwidacją, a raczej powstrzymaniem likwidacji tychże linii, to należy zauważyć, że przepisy ustawy o transporcie kolejowym w art. 38 określają proces przygotowania likwidacji drogi kolejowej. Procedura likwidacji może zostać wstrzymana, jeżeli właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego lub minister właściwy do spraw transportu de facto zapewnią potrzebne środki. Wymienione są wprawdzie jeszcze dwie inne możliwości, tzn. przystąpienie do spółki przewozowej lub zawarcie odpowiedniej, stosownej umowy na zarządzanie, ale tak naprawdę chodzi o zapewnienie środków na dofinansowanie działalności zarządcy. Niestety, obecnie uregulowania z art. 38 ustawy o transporcie kolejowym nie przewidują, że tak powiem, mocnego udziału w procesie likwidacji drogi kolejowej ze strony innych zainteresowanych podmiotów, w tym w szczególności tych, które tak naprawdę wykorzystują daną drogę kolejową w celu dojazdu do swoich zakładów produkcyjnych, a który to dojazd bardzo często jest jedyną efektywną i możliwą do wykorzystania drogą.

Aktualnie nie ma praktycznie możliwości powstrzymania procedury likwidacyjnej drogi kolejowej poprzez deklarację o zapewnieniu finansowania lub przejęciu zarządzania daną linią. Na chwilę obecną tylko jednostka samorządu terytorialnego lub minister właściwy do spraw transportu ma taką możliwość. Jako przedstawiciel Urzędu Transportu Kolejowego chciałbym zaproponować, żeby m.in. w procedurze likwidacyjnej dopisać tego rodzaju możliwość. W tej chwili mówimy wyłącznie o pieniądzach z jednostki samorządu lub z budżetu, ale wydaje się, że istnieją inne podmioty, które byłyby bardzo zainteresowane powstrzymaniem degradacji danej linii kolejowej. Dlaczego nie dać im możliwości, aby faktycznie mogły współfinansować takie zarządzanie i utrzymanie linii, żeby miały możliwość efektywnego powstrzymania procesu likwidacyjnego?

Nie wiem, na ile wszyscy dobrze znamy ustawę o transporcie kolejowym, ale w art. 66 tej ustawy znajduje się przepis sanacyjny, który mówi, gdzie prezes Urzędu Transportu Kolejowego może zainterweniować, jeśli któryś z podmiotów sektora rynku kolejowego zrobił coś niezgodnego z literą prawa. Proponowałbym, aby art. 66 ustawy o transporcie kolejowym umożliwił prezesowi UTK nałożenie kary na podmiot, który dokonał nieuprawnionej likwidacji linii kolejowej. Obecnie jest bowiem tak, że jeśli podmiot przeprowadzi taką likwidację, to nie ma żadnych sankcji. Jeśli ktoś w takiej sprawie zechciałby się, na przykład, zwrócić do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, to my jako UTK nie mamy możliwości, aby adekwatnie zareagować w takim przypadku. Stąd taki postulat z mojej strony pod państwa adresem.

Myślę, że kwestia finansowania albo współfinansowania przez podmioty inne niż jednostka samorządu terytorialnego lub minister, jeśli chodzi o likwidację linii kolejowych, czyli art. 38 oraz sankcji za nieuprawnioną likwidację, czyli art. 66, to dwa zagadnienia, które wymagają rozważenia i niniejszym je państwu pod rozwagę przedstawiam. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):**

Czy ktoś chce się jeszcze dołączyć do dyskusji? Nie widzę zgłoszeń. W takim razie proszę, panie ministrze, tytułem podsumowania.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:**

Miejmy nadzieję, że nie rozpętam jakiejś nowej dyskusji. Postaram się nie prowokować. Szanowni państwo, odnosząc się do kwestii likwidacji linii kolejowej przez PLK, to pragnę zauważyć, że pan poseł odniósł się do efektu, a nie do przyczyny. Decyzja o likwidacji tej linii kolejowej została wydana w roku 2005. Sprawdziliśmy to dokładnie. Można powiedzieć, że PKP i PKP PLK przez 10 lat nie wykonały decyzji dotyczącej likwidacji linii kolejowej.

Zaczynam od tego, ponieważ chciałbym, abyśmy odróżniali, na użytek tej dyskusji, rozbiórkę wyeksploatowanej infrastruktury na nieczynnej linii kolejowej od likwidacji linii kolejowej. Z likwidacją linii kolejowej mamy do czynienia, kiedy oprócz tego, że wyeksploatowana infrastruktura zostanie rozebrana, zanim ją ktoś ukradnie i sprzeda w skupie złomu, to jeszcze dochodzi sytuacja, kiedy mamy zakłócenie ciągłości korytarza terenowego, który może służyć linii kolejowej. Chodzi o to, także nam w Ministerstwie Infrastruktury, że nawet jeśli ktoś rozbiera tory, bo nie mają już one niestety potencjału do dalszego użytku, z różnych powodów, to żeby korytarz, na którym tory były ułożone, pozostał w dyspozycji kolejarzy tak, aby można było ewentualnie powrócić do takiego przedsięwzięcia i wtedy można mówić, że utrzymujemy korytarze. Teren jest bowiem kluczowy z punktu widzenia późniejszego odtwarzania infrastruktury kolejowej. Tego typu rozwiązania będziemy przyjmować, ponieważ chcemy maksymalnie zniechęcać do likwidowania korytarzy. Czymś innym jest, chcę to raz jeszcze podkreślić, zlikwidowanie infrastruktury, demontaż urządzeń sprzed kilkudziesięciu lat, wyeksploatowanych torów, które się do niczego nie nadają, drewnianych podkładów, których ponownie nie można użyć itd. To pierwsza kwestia.

Bardzo dziękuję za interesującą prezentację. W sumie oznacza ona, że podążamy różnymi drogami, ale w podobnym kierunku. Celem jest odtwarzanie linii kolejowych, zwiększanie potoków pasażerskich oraz potoków towarowych. Potoki pasażerskie systematycznie rosną. Potoki towarowe zaczęły rosnąć, ale w znacznie mniejszym stopniu niż masa towaru, która trafia do systemu transportu drogowego. To jest fakt i będziemy musieli się z nim zmierzyć, i to na różnych poziomach. W grę wchodzi zarówno kwestia infrastruktury, inwestycji w przedsiębiorstwa taborowe, organizacji ostatniej mili itd. Na marginesie, nie porównywałbym się raczej do Stanów Zjednoczonych. Tamta kolej ukształtowała się w inny sposób niż nasza. Nasze doświadczenia historyczne są odmienne. U nas nie inwestowano w przedsiębiorstwa kolejowe, nie dbano o zakłady wytwarzające tabor, nie dbano o firmy przewozowe itd. Brak postawienia na kolej odpowiednio wcześniej, z odpowiednim wyprzedzeniem, odbija się na nas dzisiaj. To dlatego musimy teraz realizować duże programy inwestycyjne, żeby nie tylko poprawiać posiadany potencjał, ale także w celu jego odtworzenia, mówiąc wprost i w największym uproszczeniu.

Do inicjatyw zmierzających do odtworzenia linii kolejowych będziemy się oczywiście odnosili i odnosimy się w sposób pozytywny. Chcemy wprowadzić zmiany legislacyjne, które jeszcze bardziej utrudnią likwidowanie linii kolejowych. To jeden z elementów, z którym już niedługo, mam nadzieję że w najbliższym czasie, wejdziemy na ścieżkę legislacyjną. Myślę, że to jest dla państwa bardzo ważna informacja. Kończymy w tej chwili rozmowy z wieloma podmiotami. Warto tutaj wspomnieć województwo dolnośląskie, które jest ostatnio szczególnie aktywne, jeśli chodzi o kwestie związane z odtwarzaniem linii kolejowych na własny rachunek, po przejęciu, w szerokim rozumieniu, od państwa polskiego. To są bardzo ciekawe doświadczenia. Pierwszy przetarg ogłoszony przez województwo na odcinek w Bielawie jest teraz w obróbce. Obserwujemy go i czekamy na końcowe wyniki. Uważnie się przyglądamy, ponieważ jest to dla nas poligon, który pokaże jak samorząd szczebla wojewódzkiego zamierza w tym zakresie postępować i jak mu to działanie wychodzi. Chcemy mieć porównanie z metodami i mechanizmami stosowanym przez narodowego zarządcę infrastruktury, który niewątpliwie posiada największe doświadczenie, ale także jest obciążony szeregiem procedur, instrukcji i metodologią, które czasami znacząco podnoszą koszty. Nie twierdzę, że jest to nieuzasadnione, ale na pewno warto przyglądać się, jak to robią inni, w tym przypadku mniejszy zarządca infrastruktury i obserwować, jak on sobie poradzi z takim problemem. Kluczem do suk-

cesu przy tego typu inicjatywach jest i zawsze będzie organizator transportu. Tak jak ministerstwo jest organizatorem transportu na określonym szczeblu, tak samorząd może organizować transport na innych szczeblach. Niezwykle pożądana byłaby w tym przypadku synergia. Pozwoli ona na wspólną, efektywną realizację tego typu przedsięwzięć.

W dyskusji pojawiła się kwestia podatkowa, ale zdaje się, że nie ma nikogo z Ministerstwa Finansów. Wiem, że samorządowcy mają własną optykę, jeśli chodzi o opodatkowanie zlikwidowanych linii kolejowych. Jeśli chcielibyśmy w tym zakresie wprowadzić jakiekolwiek zmiany, to od razu słyszymy, że grozi to im utratą dochodów, że gminy na tym stracą. Zawsze jest więc pewien kłopot i trzeba wiele dyskutować o tym, czy ta utrata jest słuszna, czy niesłuszna, czy w ogóle zabierać się do realizacji takiego przedsięwzięcia itd. O tym też należy pamiętać. Oczywiście wolelibyśmy nie mieć zlikwidowanych linii kolejowych i w związku z tym nie płacić podatków. To byłoby rozwiązanie dość naturalne, ale jeśli linia jest już zlikwidowana, to podatek musimy zapłacić. Na tym polega nieuchronność płacenia podatków.

Szanowni państwo, w zakresie transportu kolejowego i transportu samochodowego, w rozumieniu transportu zbiorowego, niezbędna jest synergia. To jest jasne. Tak, jak się nie uda doprowadzić linii kolejowej czy bocznicy do każdego zakładu produkującego towar masowy lub w dużych ilościach, tak również nie da się wszędzie dociągnąć linii kolejowej. W tym gronie chyba nawet nie trzeba tego tłumaczyć, dlaczego tak jest. Tak po prostu jest. Naszym celem powinno być doprowadzenie transportu kolejowego do największych skupisk i to jest zadanie, które chcemy zrealizować. Transport autobusowy pozostanie niezbędny, żeby opierając się na kośćcu, którym jest kolej, móc dowieźć ludzi i towary do tejże kolei. Wiele inicjatyw w tym zakresie jest podejmowanych, m.in. wspólne przedsięwzięcia PKP Intercity i PKS, tworzy się specjalne miejsca do parkowania, węzły dworcowe autobusowo-kolejowe itd. To bardzo dobrze, iż takie inicjatywy powstają i są realizowane. Warto zaznaczyć, że w największej mierze są one zresztą inicjatywą samorządową. Samorząd sukcesywnie stawia na tego typu rozwiązania i bardzo dobrze, bo napędza nam to koniunkturę w szeroko rozumianym transporcie zbiorowym.

Myślę, że jeśli ta tendencja będzie kontynuowana, to uzyskamy efekt skali, a przed przewoźnikami, jeżeli mówimy o kolei lokalnej i regionalnej, stanie pytanie, w jaki sposób odpowiedzieć na ten wzrost popytu. Na to pytanie będą musieli odpowiedzieć organizatorzy transportu zbiorowego. Kluczowe będzie zapewnienie podaży, w tym przypadku odpowiedniego taboru. Pamiętajmy, że jedna z pozycji w Funduszu Kolejowym to dofinansowanie do taboru. Trzeba o tym pamiętać i brać pod uwagę ten element.

Oceniam, że czeka nas bardzo dużo przedsięwzięć w zakresie transportu cargo. Można powiedzieć, że w tej dziedzinie postęp, jeśli chodzi o kolejową infrastrukturę, ale także i o organizację pracy spółek, które się tym zajmują, dopiero nas czeka. Jest to duże wyzwanie, mamy wiele do zrobienia, ale można też wskazać kilka elementów, na których można opierać optymizm. Takim elementem jest na przykład działanie PLK we współpracy z przewoźnikami, które doprowadziło do tego, że udało nam się znacznie poprawić możliwości wywozowe z Dolnego Śląska, jeśli chodzi o kruszywo. Istotnie poprawiliśmy także transport węgla. Zaczęła się po prostu odpowiednia dyskusja pomiędzy zarządcą a przewoźnikami. To jest coś, czego wcześniej brakowało. Wiele postulatów zgłaszanych przez przewoźników można było zrealizować dość prostymi metodami. Efekt jest taki, że po roku pracy zespołu odbyła się konferencja prasowa (ja w niej nie uczestniczyłem), na której zainteresowane podmioty podzieliły się pozytywną opinią na ten temat. Jest to ewidentny dowód, że przede wszystkim trzeba ze sobą rozmawiać. Dzięki temu potrafimy zweryfikować swoje własne przekonania o tym, że działamy świetnie i stwierdzić, że jednak moglibyśmy działać jeszcze lepiej. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):**

Dziękuję uprzejmie. Ostatni głos, bardzo proszę krótko.

**Prezes Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych Jarosław Lipiński:**

Jarosław Lipiński. Jako jeden ze współautorów tej prezentacji chciałbym zwrócić państwu uwagę, że drogą do osiągnięcia tego sukcesu, o którym mówimy w prezentacji, byłoby pewnie stworzenie wieloletniego programu, podobnie jak ma to miejsce w przy-

padku Programu Utrzymaniowego, który uwzględniałby także tych zarządców infrastruktury, którzy nie udostępniają jej innym. Oczywiście chodzi o takich zarządców, którzy w ramach ostatniej mili prowadzą zarówno publiczne przewozy towarowe, jak i publiczne przewozy pasażerskie. Nie mówię o infrastrukturze prywatnej. To oczywiście wymaga pewnych zmian legislacyjnych i jeśli państwo z ministerstwa będą chętni, to my jesteśmy jak najbardziej gotowi do współpracy w tym zakresie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):**

Dziękuję uprzejmie. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Chciałbym wszystkim państwu podziękować za udział w dyskusji. Zamykam posiedzenie Komisji infrastruktury.

Członków Komisji zapraszam na kolejne posiedzenie, które rozpoczniemy o godzinie 16.00. Dziękuję bardzo.